

JURNAL SKRIPSI

KAJIAN YURIDIS MENGENAI PERJANJIAN FLIGHT INFORMATION
REGION (FIR) INDONESIA-SINGAPURA DI KEPULAUAN NATUNA
DITINJAU DARI KONVENSI CHICAGO TAHUN 1944 SERTA
PENGARUH TERHADAP KEDAULATAN NEGARA KESATUAN
REPUBLIK INDONESIA



Diajukan oleh :

Rahayu Saraswati Herlambang

NPM : 120510810

Program Studi : Ilmu Hukum

Program Kekhususan : Hukum Internasional

UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA

FAKULTAS HUKUM

2016

HALAMAN PENGESAHAN
JURNAL SKRIPSI
KAJIAN YURIDIS MENGENAI PERJANJIAN FLIGHT INFORMATION
REGION (FIR) INDONESIA-SINGAPURA DI KEPULAUAN NATUNA DITINJAU
DARI KONVENSI CHICAGO TAHUN 1944 SERTA PENGARUH TERHADAP
KEDAULATAN NEGARA KESATUAN REPUBLIK INDONESIA



Diajukan oleh :

Rahayu Saraswati Herlambang

NPM : 120510810

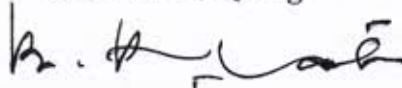
Program Studi : Ilmu Hukum

Program Kekhususan : Hukum Hubungan Internasional

Telah Disetujui oleh Dosen Pembimbing

pada tanggal 26 Mei 2016

Dosen Pembimbing



B. Bambang Riyanto, S.H., M.Hum

Mengesahkan,

Dekan Fakultas Hukum

Universitas Atma Jaya Yogyakarta




FX. Endro Susilo, S.H., LL.M

**KAJIAN YURIDIS MENGENAI PERJANJIAN FLIGHT INFORMATION
REGION (FIR) INDONESIA-SINGAPURA DI KEPULAUAN NATUNA DITINJAU
DARI KONVENSI CHICAGO TAHUN 1944 SERTA PENGARUH TERHADAP
KEDAULATAN NEGARA KESATUAN REPUBLIK INDONESIA**

Rahayu Saraswati Herlambang

Fakultas Hukum, Universitas Atma Jaya Yogyakarta

Rahayusaraswati@icloud.com

Abstract

The juridical law writing entitled The Juridical Assessment Concerned in Agreement of Flight Information Region (FIR) Indonesia-Singapore in Natuna Island Reviewed by Chicago Convention in 1944 and The Impact on Sovereignty of The Unitary Nation of Republic of Indonesia which aims to give knowledge in the field of air law and to know The Juridical Assessment Concerning Toward Agreement Flight Information Region (FIR) Indonesia-Singapore in Natuna Island Reviewed by Chicago Convention in 1944. Agreement Between The Government Of The Republic Of Indonesia And The Government Of The Republic Of Singapore On The Realignment Of The Boundary Between The Singapore Flight Information Region And The Jakarta Flight Information Region is the Flight Information Region (FIR) deal between Indonesia and Singapore has some disadvantages. The kind of research in this law's writing uses normative legal research. The result of the law's writing is that The Agreement of Flight Information Region (FIR) Indonesia-Singapore 1995 has been mandated by Chicago Convention 1944 in article 22 and article 68 and has been reinforced in Annex 11 paragraph 2.1 which guarantees that the delegation is not only part of the sovereignty of a nation but also a concept of safety in the field of navigation services from one country to another country based on mutual agreement in this case embodied in the agreement between the nations to manage a navigation's service from one country to other countries.

Keywords: *international agreement, Flight Region Information, FIR, FIR Indonesia-Singapore, Air law*

1. PENDAHULUAN

Berkat rahmat Tuhan Yang Maha Esa atas anugerah-Nya menjadikan Indonesia sebagai negara kesatuan yang terdiri diantara beribu pulau, terletak memanjang di garis khatulistiwa, di antara dua benua dan dua samudera, serta ruang udara yang luas. Tidak dapat di pungkiri letak geografis Indonesia menjadi jalan baik bagi perkembangan hubungan Internasional antara Indonesia dengan negara-negara lain, sehingga mewujudkan dan menciptakan tujuan Indonesia yang di ilhami dalam Pembukaan Undang-undang

Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 alinea ke- IV¹ Disamping itu dalam ketentuan Pasal 33 Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 ayat (3) berisi ketentuan mengenai bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh Negara dipergunakan untuk sebesar-besarnya guna kemakmuran rakyat. Pada tahun 1995,

¹Bagian Konsideran Menimbang Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 tentang Penerbangan huruf a dalam website hukumonline.com, pusat data Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, hlm. 1 , 8 September 2015.

Indonesia berusaha menciptakan suatu hubungan guna memelihara ruang udaranya dengan membentuk perjanjian antara negara, dalam hal ini *Agreement Between Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary Between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region* yang diadakan di Singapura pada tanggal 21 September 1995 mengenai Perjanjian “Flight Information Region (FIR)” antara Indonesia dengan Negara Singapura mengenai pengaturan tanggung jawab terhadap pelayanan Air Traffic Service (ATS) di dalam flight information region (FIR), control area atau control zone di wilayah Indonesia. *Agreement Between Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary Between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region* akhirnya di ratifikasi dan di sah kan dalam Keputusan Presiden RI No. 7 Tahun 1996 tanggal 2 februari 1996 tentang “*Pengesahan Agreement Between Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary Between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*”.

Kelemahan yang timbul dari Perjanjian tersebut adalah tidak diaturnya pengakhiran atas eksistensi perjanjian tersebut meskipun dalam Perjanjian tersebut menyatakan bahwa akan ada upaya peninjauan kembali pada akhir lima tahun dan akan diperpanjang dengan kesepakatan bersama jika kedua belah pihak merasa bermanfaat untuk melakukannya namun dalam kenyataannya 20 tahun setelah Perjanjian tersebut lahir belum ada insiatif masing-masing pihak untuk meninjau ulang perjanjian tersebut.

Disamping itu apabila Pemerintah Indonesia bermaksud melaksanakan kegiatan negara misalnya operasi pertolongan dan latihan militer yang akan mempengaruhi para pengguna ruang udara yang telah didelegasikan ke Singapura, maka Direktorat Jenderal Perhubungan

Udara Indonesia akan memberitahukan kepada Badan Penerbangan Sipil Singapura atas kegiatan tersebut sesuai dengan ketentuan ICAO. Selanjutnya Badan Penerbangan Sipil Singapura akan memberitahukan kepada seluruh penerbangan sipil internasional mengenai kegiatan tersebut sesuai ketentuan ICAO. Prakteknya ketentuan tersebut dalam pelaksanaannya telah banyak menimbulkan kendala baik dari penerbangan sipil Indonesia maupun pelaksanaan operasi dan penegakan hukum di wilayah sekitar Tanjung Pinang dan Natuna yang dilaksanakan baik oleh Komando Pertahanan Udara Nasional maupun oleh TNI AL yang melaksanakan Operasi Maritim, karena pengendalian ruang udara tersebut ada pada Air Traffic Control Singapura (ATC Singapura).

Berdasarkan pemaparan tersebut diatas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul Kajian Yuridis Mengenai Perjanjian Flight Information Region (FIR) Indonesia-Singapura Di Kepulauan Natuna Ditinjau Dari Konvensi Chicago Tahun 1944 Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memberikan Ilmu Pengetahuan di bidang hukum udara serta mengetahui Kajian Yuridis Mengenai Perjanjian Flight Information Region (FIR) Indonesia-Singapura Di Kepulauan Natuna Ditinjau Dari Konvensi Chicago Tahun 1944 Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Sebelum masuk dalam pengertian Perjanjian Flight Information Region (FIR) Indonesia-Singapura ada baiknya menelaah apa yang dimaksud dengan perjanjian internasional karena hal tersebut saling berkaitan. Menurut pendapat yang di kemukakan oleh *G.I Tunkin* menyatakan bahwa secara proposional perjanjian internasional pada masa kini menduduki tempat yang paling utama dalam hukum internasional sebagai akibat dari

munculnya secara meluas persetujuan-persetujuan internasional².

Konvensi Wina 1969 mengenai Perjanjian Internasional memberikan pengertian perjanjian internasional dalam Artikel 2 Paragraf 1 Point (a) Konvensi Wina 1969 menyatakan sebagai berikut : *“treaty means an international agreement concluded between States in written form and governed by international law, whether embodied in a single instrument or in two or more related instruments and whatever its particular designation”*³”.

Artikel 2 Paragraf 1 Point (a) Konvensi Wina 1969 menjelaskan bahwa Perjanjian merupakan suatu persetujuan internasional yang diadakan antara negara-negara dalam bentuk yang tertulis dan diatur oleh hukum internasional, baik yang berupa satu instrument tunggal atau berupa dua atau lebih instrument yang saling berkaitan tanpa memandang apapun juga namanya.

Berdasarkan jumlah pihak-pihaknya yang berjanji, perjanjian internasional dapat dibedakan antara perjanjian internasional multilateral dan perjanjian internasional bilateral. Perjanjian internasional multilateral adalah perjanjian internasional yang dilakukan oleh banyak pihak (negara) yang berjanji terhadap suatu objek tertentu, yang pada umumnya merupakan perjanjian terbuka (*open verding*) dimana setiap utusan negara-negara memiliki Hak loby, Negosiasi untuk dan atas kepentingan memperjuangkan kepentingan negara-negara di Tingkat Internasional dan setiap delegasi negara memiliki hak untuk memohon penjelasan klarifikasi (*clarifaction*) dan menentukan tentang kepastian dan keakuratan kata dan kalimat

(*authenticity*) serta menyetujui (*approve*), menerima (*accept*) dan menandatangani (*signature*) perjanjian tersebut. Perjanjian Multilateral bukan saja terletak pada banyak pihak yang ikut dalam perjanjian tersebut namun karena perjanjian multilateral memiliki sifat hukum *Law Making Treaties* (Perjanjian membuat Hukum) artinya suatu perjanjian internasional yang membuat hukum dimaknai sebagai suatu kesepakatan yang memiliki daya ikat hukum yang terbuka dan luas, dapat dipaksakan baik kepada negara yang ikut menandatangani atau sebagai negara pihak, atau negara-negara yang tidak hadir karena memang negara tersebut belum berdiri atau belum memiliki kedaulatan penuh atau negara-negara yang tidak menyetujui.⁴

Perjanjian internasional bilateral merupakan perjanjian internasional yang dilakukan oleh dua negara yang berjanji. Pada umumnya, perjanjian jenis ini hanya mengatur soal-soal khusus yang menyangkut kepentingan kedua belah pihak saja. Misalnya Perjanjian antara Pemerintah Negara Indonesia dengan Pemerintah Negara Singapura mengenai Flight Information Region tahun 1995 sehingga Perjanjian Bilateral ini bersifat tertutup (*gesloten Verdrag*) artinya kemungkinan tertutup bagi pihak ketiga untuk ikut sebagai peserta dalam perjanjian bilateral. Perjanjian Bilateral mengisyaratkan adanya sifat *Treaty Of Contrac* yakni bahwa perjanjian tersebut mengandung unsur kontrak sehingga menjadi sumber hukum yang mengikat hanya kepada pihak-pihak yang menandatangani dan juga terbatas hanya pada hukum yang khusus

Perjanjian Flight Information Region (FIR) Indonesia-Singapura adalah suatu perjanjian bilateral antara pemerintah Indonesia dengan pemerintah Singapura mengenai pendelegasian Pelayanan Informasi Lalu Lintas udara dalam hal ini Flight Information Region. Pada dasarnya

² G.I Tunkin dalam I Wayan Parthiana, 2002, *Hukum Perjanjian Internasional Bagian I*, Cetakan I, Mandar Maju, Bandung. Hlm. 3.

³ *Vienna Convention on the Law of Treaties*, di download dalam website www.mediafire.com/download-x59vufkqyhxelqc-Vienna+Convention+1969.pdf tanggal 22 Desember 2015

⁴ Sefriani, 2010, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, Cetakan I, Raja Grafindo Persada, Jakarta. Hlm. 32-34

dalam ketentuan Annex 11 Chapter 1 memberi pengertian mengenai Flight Information Region merupakan suatu ruang udara yang ditetapkan dimensinya di mana di dalamnya diberikan *Flight Information Service* dan *Alerting Service*⁵.

Dengan demikian Flight Information Region adalah suatu ruang udara yang ditetapkan dimensinya di mana di dalamnya diberikan pelayanan yang dibentuk dan dipersiapkan untuk memberikan saran dan informasi secara penuh untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan dan pelayanan yang diberikan untuk memperingatkan organisasi yang berkaitan dengan pesawat terbang yang membutuhkan bantuan pertolongan dan pencarian, dan membantu organisasi yang membutuhkan bantuan/ pertolongan.

Secara teori, Flight Information Region memiliki perbedaan dengan Upper Information Region. Latar belakang lahirnya Flight Information Region (FIR) dan Upper Information Region (UIR) dikarenakan kemampuan dan kesanggupan terbang setiap pesawat terbang berbeda-beda baik dalam segi teknologi maupun dalam segi lapisan bumi. Flight Information Region (FIR) merupakan pemberian pelayanan lalu lintas udara di dalam lapisan 20.000 kaki, sedangkan Upper Information Region (UIR) merupakan pemberian pelayanan lalu lintas udara di dalam lapisan diatas 20.000 kaki sehingga dalam UIR ini tanggung jawab penerbangan pesawat terbang di lapisan UIR sangat besar. dalam praktek negara mengenai pembagian lapisan udara baik FIR atau UIR sendiri belum di jelaskan secara rinci sehingga ketentuan UIR tergantung pada negara di atas wilayah dan perairannya atau berdasarkan atas kesepakatan negara-negara yang berjanji.

2. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian hukum yang digunakan adalah jenis penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah penelitian yang berfokus pada hukum positif berupa Konvensi-Konvensi Internasional, Perjanjian Internasional yang berlaku, Hukum Kebiasaan serta Peraturan Perundang-Undangan mengenai Kajian Yuridis Mengenai Perjanjian Flight Information Region (FIR) Indonesia-Singapura Di Kepulauan Natuna Ditinjau Dari Konvensi Chicago Tahun 1944 Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Teknik Pengumpulan Data dilakukan dengan dua cara yakni dengan Studi Kepustakaan dan Wawancara.

Teknik dengan studi kepustakaan dilakukan untuk mempelajari bahan hukum primer yang berupa peraturan perundang-undangan, bahan hukum sekunder yang berupa pendapat hukum dan pendapat non hukum dari buku dan internet. Sedangkan teknik Wawancara dilakukan secara langsung dengan mengajukan pertanyaan yang sudah disiapkan. Pertanyaan secara terstruktur tentang Kajian Yuridis Mengenai Perjanjian Flight Information Region (FIR) Indonesia-Singapura Di Kepulauan Natuna Ditinjau Dari Konvensi Chicago Tahun 1944 Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia dan bentuknya tertutup atau Wawancara dilakukan terhadap narasumber sesuai dengan bidang keahliannya.

Teknik Analisis data dalam Penelitian hukum ini dengan menggunakan Analisis data sekunder. Analisis data sekunder terdiri dari Bahan Hukum Primer dan Bahan Hukum Sekunder. Bahan Hukum Primer merupakan cara metode menganalisis sesuai dengan 3 (tiga) tugas hukum normatif yakni Pertama, Deskripsi bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang terdiri dari Konvensi-Konvensi Internasional, Perjanjian Internasional yang berlaku, Hukum Kebiasaan Internasional serta Peraturan Perundang-

⁵International Civil Aviation Organization, Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation, This edition incorporates all amendments adopted by the Council prior to 13 March 2001 and supersedes, on 1 November 2001, all previous editions of Annex 11. Chapter 2.1.1 page 23.

Undangan. Kedua, Analisis Hukum Positif bahwa norma itu *open system*, terbuka untuk dievaluasi, dikritiki dan yang terakhir Interpretasi Hukum Positif yakni Mendasarkan sistem aturan mengartikan suatu ketentuan hukum. Bahan Hukum Sekunder dalam penelitian ini berupa Pendapat narasumber dideskripsikan dan dievaluasi untuk menemukan fakta hukum dan Dokumen yang di peroleh dari Perpustakaan Hukum Ali Atlas Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia dan Markas Besar TNI-AU Adisucipto Yogyakarta tentang Kajian Yuridis Mengenai Perjanjian Flight Information Region (FIR) Indonesia-Singapura Di Kepulauan Natuna Ditinjau Dari Konvensi Chicago Tahun 1944 Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Sejak zaman penjajahan Inggris, Singapura telah mengelola pelayanan navigasi penerbangan di ruang udara di atas Kepulauan Natuna dan Kepulauan Riau. Pengelolaan tersebut di dasari oleh mandate yang di berikan oleh ICAO pada tahun 1946 dan di kuatkan kembali dalam sidang ASPAC-RAN I di Honolulu pada tahun 1973.

Pada sidang ASPAC-RAN II yang diadakan di Singapura pada tahun 1983 Singapura mendelegasikan pengelolaan FIR sector B sampai ketinggian 20.000 ft kepada negara Malaysia dan Penavigasian sector C di kelola oleh Singapura dan Malaysia. Pada sidang RAN-II tersebut Indonesia berupaya untuk merubah posisi serta memberikan negosiasinya pada hasil kesepakatan RAN-I, namun hal tersebut tidak berhasil⁶. Hal ini di dasarkan pada pemahaman dewan ICAO dan negara-negara anggota ICAO yang menganggap bahwa negara Indonesia belum siap secara

mandiri untuk memberikan pelayanan dalam bidang penerbangan sehingga permasalahan tanggung jawab tersebut untuk sementara di kelola (didelegasikan) kepada Singapura dan Malaysia yang mampu memberika pelayanan dalam dunia penerbangan.

Kemudian pada Sidang ASPAC-RAN III pada tahun 1993 yang di adakan di Bangkok, Pemerintah Indonesia telah berupaya untuk merubah keadaan wilayah udaranya dengan menyampaikan *Working Paper* mengenai *Realignment Of Indonesian FIR*. Namun disamping itu Singapura juga berusaha untuk menguatkan argumentnya dengan menyampaikan *Counter Proposal* terhadap usul Indonesia dengan alasan bahwa batas wilayah Republik Indonesia yang diajukan tidak sesuai dengan data batas wilayah Republik Indonesia yang telah di depositkan kepada Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB)⁷. Oleh karena kekisruhan pendapat Pemerintah Indonesia dengan Pemerintah Singapura tersebut, mau tidak mau Dewan ICAO meminta dan mewajibkan kepada Singapura dengan Republik Indonesia untuk mengadakan perundingan diplomatik untuk menentukan batas FIR kedua negara. Hasil perundingan Singapura dan Republik Indonesia adalah dengan di tandatangani *Agreement Between Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary Between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region* yang di adakan di Singapura pada tanggal 21 September 1995. *Agreement Between Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary Between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region* akhirnya di ratifikasi dan di sah kan dalam Keputusan Presiden RI No. 7 Tahun 1996

⁶ IGN. Maryanto, “Konsepsi Penataan Ruang Udara FIR Indonesia Dalam Rangka mendukung Tugas TNI AU pada masa Mendatang”, Kertas karya Perorangan Sastra Jaya, Sekolah Staf dan Komando TNI AU, 2003, 17.

⁷ Linggawati Hakim, 2014, *Memorandum Akhir Tugas Direktur Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional*, Buku III, Kementerian Luar Negeri Direktorat Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional, Jakarta. Hlm. 65

tanggal 2 februari 1996 tentang *“Pengesahan Agreement Between Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary Between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region”*“.

Pada tanggal 10 Mei 1996 Indonesia dan Singapura membuat surat bersama (joint letter) ditujukan kepada ICAO Regional Office di Bangkok, dengan agenda menyampaikan Perjanjian FIR Indonesia-Singapura 1995 yang telah di buat guna untuk mendapat pengesahan dari ICAO. Pada tanggal 30 Agustus 1996 Pihak Indonesia dan Singapura mencoba kembali menyampaikan surat susulan kepada ICAO yang berisi *Proposal For Amandement of Mid/Asia Air Navigation Plan* namun belum mendapatkan jawaban dari pihak ICAO.

Pada tanggal 2 September 1996 Indonesia dan Singapura menyetujui draft proposal ICAO tentang pengalihan batas FIR Jakarta-Singapura yang kemudia pada tanggal 14 Januari 1997 di publikasikan ICAO untuk mendapatkan tanggapan dari Dewan ICAO dan Negara Anggota ICAO. Namun pada akhirnya, proposal tersebut belum dapat di terima oleh ICAO hal ini dikarenakan adanya pengaduan keberatan dari pihak Malaysia mengenai Pendelegasian sector B. Pihak Malaysia berpendapat bahwa pendelegasian sector B tersebut dianggap sebagai tindakan yang tidak menguntungkan negara Malaysia dalam hal akses penerbangan dari Malaysia wilayah barat dan Malaysia wilayah timur, selain permasalahan terebut, Malaysia masih merasa keberatan dengan adanya sector C.

Meskipun Perjanjian FIR Indonesia-Singapura 1995 belum mendapat pengesahan dari ICAO, namun Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura berdasarkan atas kesepakatan bersama untuk tetap melaksanakan perjanjian tersebut berdasarkan pada hubungan baik antar negara bertentangga secara damai dan saling mendukung satu sama lain

karena mengenai sector A sendiri Pihak Indonesia dan Singapura menganggap bahwa negara ketiga tidak mempunyai kepentingan di wilayah sector A tersebut serta dapat di laksanakan terlebih dahulu sembari menunggu pengesahan oleh ICAO.

Perjanjian Flight Infomation Region Indonesia - Singapura tahun 1995 ini telah di isyaratkan Konvensi Chicago 1944 Chapter IV Measures To Facilitate Air Navigation on Article 22 Facilitation of formalities menyatakan bahwa setiap Negara Pihak menyetujui untuk mengadopsi langkah-langkah dalam prakteknya berupak penerbitan perjanjian khusus atau perbuatan lainnya yang berkaitan dengan sarana mempermudah dan melancarkan arus lalu lintas udara serta mencegah penundaan yang tidak perlu terhadap pesawat, penumpang, kru pesawat, kargo serta hal-hal yang berkaitan dengan hukum administrasi negara seperti karantina, imigrasi, bea cukai dan izin.

Ketentuan mengenai Pendelegasian Flight Information Region di atur lebih rinci di dalam Ketentuan Annex 11 paragraf 2.1 yang menyatakan bahwa *“Contracting States shall determine, in accordance with the provisions of this Annex and for the territories over which they have jurisdiction, those portions of the airspace and those aerodromes where air traffic services will be provided. They shall thereafter arrange for such services to be established and provided in accordance with the provisions of this Annex, except that, by mutual agreement, a State may delegate to another State the responsibility for establishing and providing air traffic services in flight information regions, control areas or control zones extending over the territories of the former”*⁸.

⁸ International Standards Annex 11 Air Traffic Service Chapter 2 Paragraf 1 Cover Sheet To Amendment 40 To The Convention On International Civil Aviation Tenth Edition July 2005. Di download pada website <http://www.icao.int/publications/Pages/doc->

Sehingga berdasarkan Ketentuan Annex 11 paragraf 2.1 menjelaskan jika suatu negara mendelegasikan ruang udaranya kepada negara lain, maka tanggung jawab terhadap pengelolaan tersebut di atas teritorial negara yang bersangkutan, tidak akan mengesampingkan kedaulatan negara yang mendelegasikan. Dengan kata lain, negara lain yang mengelola hanya terbatas pada permasalahan teknis dan operasional, dan tidak akan keluar dari konteks keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas yang menggunakan airspace dimaksud. Selanjutnya dibutuhkan suatu perjanjian antara kedua belah pihak yang berisi persyaratan-persyaratan tentang pelayanan yang mencakup fasilitas dan tingkat pelayanan yang akan diberikan.

Berkaitan dengan tidak diaturnya pengakhiran atas eksistensi perjanjian tersebut meskipun dalam Perjanjian tersebut menyatakan bahwa akan ada upaya peninjauan kembali pada akhir lima tahun dan akan diperpanjang dengan kesepakatan bersama jika kedua belah pihak merasa bermanfaat untuk melakukannya, namun dalam kenyataannya 20 tahun setelah Perjanjian tersebut lahir belum ada inisiatif masing-masing pihak untuk meninjau ulang perjanjian tersebut.

Pihak Pemerintah Indonesia sendiri pernah mengajukan kepada Pemerintah Singapura atas perundingan kembali Perjanjian FIR Indonesia-Singapura pada tahun 2009-2010 pada Kepemimpinan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Namun pihak Singapura berdalih bahwa sembari menunggu di sahkan Perjanjian tersebut oleh ICAO serta keberatan yang diajukan oleh Pihak negara ketiga dalam hal ini Malaysia, Singapura menganggap bahwa peninjauan kembali tidak perlu adanya sampai perjanjian tersebut disahkan oleh ICAO serta selesainya sengketa antara Indonesia dan Malaysia.

Mengenai Pemerintah Indonesia bermaksud melaksanakan kegiatan negara

misalnya operasi pertolongan dan latihan militer yang akan mempengaruhi para pengguna ruang udara yang telah didelegasikan ke Singapura, maka Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Indonesia akan memberitahukan kepada Badan Penerbangan Sipil Singapura.

Kegiatan tersebut pada dasarnya hal yang wajar dilakukan otoritas pemberi pelayanan lalu lintas udara sepanjang hanya pada permasalahan teknik dan operasional penerbangan dan tidak keluar dari konteks keselamatan dan keamanan arus lalu lintas penerbangan serta tidak memenuhi unsur praktik diskriminasi. Sehingga “pembelokan” rute penerbangan di Kepulauan Natuna hal yang wajar dilakukan guna menjamin keselamatan dan keamanan udara sehingga permasalahan “pembelokan” ini tidak ada sangkut pautnya dengan suatu kedaulatan negara sepanjang dilakukan sesuai dengan teknis dan operasional penerbangan dan tidak menggunakan praktik diskriminasi terhadap pesawat negara lain maupun pemberi jasa di bidang udara.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan Pembahasan di atas, maka dapat di tarik kesimpulan mengenai Kajian Yuridis Mengenai Perjanjian Flight Information Region (FIR) Indonesia-Singapura Di Kepulauan Natuna Ditinjau Dari Konvensi Chicago Tahun 1944 yakni pada dasarnya Perjanjian Flight Information Region telah di isyaratkan dalam Konvensi Chicago 1944 Chapter IV Measures To Facilitate Air Navigation on Article 22 Facilitation of formalities Selain dalam article 22 Konvensi Chicago Tahun 1944, Chapter XV Airports And Other Air Navigation Facilities On Article 68 Designation Of Routes And Airports Konvensi Chicago Tahun 1944 mengisyaratkan adanya perjanjian khusus untuk memenuhi pengaturan di bidang udara namun tetap harus mengindahkan segala ketentuan dalam Konvensi Chicago Tahun 1944 serta menghormati segala rute yang telah ditetapkan oleh Negara-Negara

Kontrak dan di setuju oleh International Civil Aviation Organization (ICAO). Dalam Ketentuan Annex 11 paragraf 2.1 Konvensi Chicago 1944 memberikan dasar hukum yang kuat terhadap Perjanjian Flight Information Region yang menyatakan bahwa Negara Pihak akan menentukan wilayah yurisdiksi negara Pihak, bagian-bagian dari wilayah udara dan aerodromes dengan menyediakan pelayanan lalu lintas udara. Pelayanan lalu lintas tersebut didirikan dan diberikan sesuai dengan ketentuan Annex 11 Konvensi Chicago 1944, kecuali bahwa, dengan kesepakatan bersama, Negara dapat mendelegasikan ke negara lain tanggung jawab untuk membangun dan menyediakan layanan lalu lintas udara.

5. REFERENSI

a. Buku-Buku

Agus Pramono., 2011, *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Cetakan 1, Ghalia Indonesia, Bogor.

I Wayan Parthiana., 2002, *Hukum Perjanjian Internasional Bagian I*, Cetakan I, Mandar Maju, Bandung.

-----, 2005, *Hukum Perjanjian Internasioanl Bagian II*, Cetakan I, Mandar Maju, Bandung.

IGN. Maryanto., 2003, *“Konsepsi Penataan Ruang Udara FIR Indonesia Dalam Rangka mendukung Tugas TNI AU pada masa Mendatang”*, Kertas karya Perorangan Sastra Jaya, Sekolah Staf dan Komando TNI AU,.

Linggawati Hakim., 2014, *Memorandum Akhir Tugas Direktur Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional*, Buku III, Kementerian Luar Negeri Direktorat Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional, Jakarta

Sefriani., 2010, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, Cetakan I, Raja Grafindo Persada, Jakarta

b. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945

Convention On International Civil Aviation, Signed At Chicago, On 7 December 1944 (Chicago Convention 1944)

Vienna Convention on the Law of Treaties at Vienna on 23 May 1969

Vienna Convention on the Law of Treaties between States and International Organizations or between International Organizations Vienna, 21 March 1986

International Civil Aviation Organization, Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation, This edition incorporates all amendments adopted by the Council prior to 13 March 2001 and supersedes, on 1 November 2001, all previous editions of Annex 11. Chapter 2.1.1.